



Roma, 19 luglio 2019

Spett.le

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Direzione Generale.ts.div2

dg.ts-div2@pec.mit.gov.it

Prot. n.170/2019/SU/TPL/mc

Oggetto: Consultazione Pubblica Ministero Infrastrutture e dei Trasporto– Proposta di revisione del Regolamento (CE) 1073/2008 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus

Si trasmettono in allegato le osservazioni e le proposte unitarie delle Segreterie Nazionali di Filt Cgil, Fit Cil, Uiltrasporti, Faisa Cisl ed Ugl Fna inviate sulla base della consultazione pubblica di cui all'oggetto.

Rimanendo a disposizione per un eventuale incontro per poter rappresentare la posizione delle Scriventi Segreterie Nazionali.

Cordiali saluti

Segreterie Nazionali

Segreterie Nazionali
FILT CGIL FIT CISL UILTRASPORTI FAISA CISAL UGL FNA

Oggetto: Contributo alla Consultazione Pubblica – Proposta di revisione del Regolamento (CE) 1073/2008 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus

Nell'ambito della presentazione della seconda parte del Pacchetto Mobilità, la Commissione europea ha pubblicato una proposta recante modifica del Regolamento CE 1073/2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus. La proposta in oggetto è, sotto molti aspetti, radicalmente innovativa rispetto al testo attualmente in vigore.

Il travagliato esame del provvedimento in questione, nelle pieghe del Parlamento europeo, ha fatto approdare, nella plenaria del 14 febbraio 2019, un testo che mette a rischio, indebolendolo fortemente, il sistema che governa il trasporto pubblico locale nel nostro Paese.

L'elemento di maggiore criticità contenuto nella proposta è senz'altro l'estensione delle disposizioni del vigente Regolamento 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri; il che suscita forte perplessità e non poca preoccupazione perché rischia di alterare l'equilibrio all'interno dei mercati nazionali.

Per quanto la versione di compromesso approvata dalla Commissione Trasporti risulti più attenuata negli effetti rispetto alla versione originaria, la stessa non fornisce adeguate protezioni producendo gravi ripercussioni sulla remuneratività e/o sostenibilità economica dei servizi di TPL soggetti a obblighi di servizio pubblico dell'intera rete.

Le Scriventi ritengono che, al fine di evitare distorsioni della concorrenza, ogni Stato membro debba avere la competenza e l'autonomia ad organizzare il funzionamento dei servizi regolari nazionali. Sostenendo tali principi le Scriventi Organizzazioni sindacali e le Associazioni datoriali Asstra, Anav e Agens hanno sottoscritto un Avviso Comune che si allega alla presente.

Auspucando di poter fornire il nostro contributo nell'ambito della consultazione pubblica in oggetto, di seguito sono riportate le osservazioni e le proposte assunte unitariamente dalle scriventi Organizzazioni sindacali, in un'ottica finalizzata a perseguire gli scopi prefissati dalle istituzioni europee salvaguardando al contempo i servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico,

1. La proposta della Commissione Europea conferma l'importanza che la stessa riconosce al trasporto su autobus e dei suoi benefici ambientali e sociali. Positivi gli obiettivi generali presentati dalla Commissione a sostegno della sua proposta (promozione della mobilità e aumento della quota modale delle modalità di trasporto sostenibili). Sono altresì condivisibili gli obiettivi specifici per rimuovere gli ostacoli alla crescita del trasporto di autobus. Tuttavia, **tali obiettivi non devono incidere sulla competenza degli Stati membri nell'organizzare i loro mercati interni del trasporto pubblico** e garantire la mobilità delle persone con una fitta rete di collegamenti, tariffe accessibili, qualità del servizio, soddisfazione dei passeggeri.
2. La proposta di modifica del regolamento 1073 deve essere valutata con cautela sotto il profilo del coinvolgimento dei servizi urbani ed extraurbani soggetti ad obblighi di servizio pubblico. L'estensione delle disposizioni del regolamento 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri suscita forti perplessità e preoccupazione perché rischia di impattare in

modo negativo sul diritto alla mobilità delle persone favorendo l'interesse alle linee redditizie, a discapito di quelle a domanda debole che saranno inevitabilmente lasciate senza una copertura minima di servizio pubblico. Inoltre, esiste il rischio evidente di compromettere gravemente l'esistenza di un servizio comparabile gestito in base a uno o più contratti di servizio pubblico sulle tratte direttamente interessate.

3. Per evitare distorsioni della concorrenza, è quindi opportuno, lasciare a ciascuno Stato Membro la competenza a regolamentare e organizzare il funzionamento dei servizi regolari nazionali nella prospettiva di un graduale e controllato processo di liberalizzazione del mercato interno dei servizi di lunga distanza, senza peraltro rinunciare all'obbligo di stabilimento dell'operatore nel Paese in cui operano i servizi regolari nazionali, per la natura stessa di tali servizi. Nello specifico è necessario che:
 - lo Stato membro stabilisca criteri, su base non discriminatoria, in base ai quali determinare se il servizio oggetto della domanda comprometta gravemente l'esistenza del summenzionato servizio pubblico;
 - ~~siano~~ considerato motivo per il rifiuto dell'autorizzazione anche il fatto che il vettore offra prezzi inferiori a quelli offerti da altri vettori stradali, eliminando il rischio che il costo del lavoro sia l'unico variabile elemento di concorrenza;
 - sia considerato motivo di rifiuto dell'autorizzazione il fatto che il collegamento in questione sia già servito da altri vettori stradali.
 - siano individuati minimi salariali durante i periodi di cabotaggio.
4. In considerazione del fatto che l'impostazione della Commissione, che si basa sul criterio della distanza chilometrica inferiore a 100 km quale parametro per il rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento dei servizi commerciali di trasporto regolare internazionale e nazionale effettuati con autobus, riteniamo che tale criterio non concilia con le caratteristiche territoriali dell'Italia e che inevitabilmente, tale criterio, si riflette sulle peculiarità dei servizi di trasporto rischiando di determinare un ingestibile conflitto di competenze sulla base dei principi costituzionali italiani. In particolare, le proposte di modifica (art. 8, 8 bis e 8ter COM (2017) 647) che stabiliscono una soglia chilometrica per individuare la procedura autorizzativa all'esercizio dei servizi commerciali regolari rischia di determinare un impatto fortemente negativo per l'Italia. La conseguenza di un simile regime autorizzatorio determinerebbe inevitabilmente una sovrapposizione con i servizi di TPL soggetti a diverso regime. Quindi, è necessario garantire la massima protezione a tale tipologia di servizi. La sovrapposizione, anche parziale, di servizi autorizzati e servizi soggetti ad obbligo di servizio pubblico deve essere vietata.
5. Inoltre, la proposta della Commissione non ha nemmeno preso in considerazione la necessità che l'organismo di regolamentazione chiamato a verificare il pericolo di compromissione debba obbligatoriamente coinvolgere nel procedimento l'ente affidante e il gestore del servizio coperto da obbligo di servizio pubblico, quale forma di tutela e garanzia del mercato interno.

Alla luce di quanto sin qui espresso, le Scriventi auspicano che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti consideri l'opportunità di sostenere le nostre posizioni nell'ambito dell'iter legislativo europeo, anche attraverso specifica convocazione.

AVVISO COMUNE

sulla proposta di modifica del Regolamento (CE) 1073/2009 (COM (2017) 647)

ASSTRA – ANAV – AGENS

FILT CGIL – FIT CISL – UIL TRASPORTI – FAISA CISAL – UGL FNA

Nel novembre scorso, nell'ambito della presentazione della seconda parte del cosiddetto Mobility Package, la Commissione europea ha pubblicato una proposta recante modifica del Regolamento CE 1073/2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus. La proposta in oggetto apporta molti elementi di novità rispetto al testo attualmente in vigore.

Preme, innanzitutto, affermare che le Scriventi, comprendono le istanze generali presentate dalla Commissione europea nella relazione di accompagnamento della proposta (la promozione della mobilità interurbana e l'aumento della quota modale delle modalità di trasporto sostenibili) e gli obiettivi volti a rimuovere gli ostacoli allo sviluppo dei servizi interurbani effettuati con autobus e ad affrontare tematiche importanti quali l'accesso ai terminal e gli esorbitanti oneri amministrativi e burocratici posti a carico degli operatori, ritenendo, tuttavia, che il raggiungimento di tali obiettivi non debba ledere la competenza degli Stati membri nell'organizzare i rispettivi mercati interni del trasporto pubblico, garantendo la mobilità delle persone sulla base dei principi di universalità dei servizi, di integrità ed unitarietà della rete, e di concorrenza regolata oltre che della redditività dei servizi stessi.

Infatti, la necessità di individuare criteri comuni deve guardare ad una armonizzazione tra le diverse categorie di servizi liberalizzati e non, senza determinare un pregiudizio né della disciplina comunitaria in materia di obblighi di servizio pubblico, né delle prerogative statali né dei servizi di trasporto soggetti a tale regime.

Principali criticità

► campo di applicazione

L'estensione delle disposizioni del Reg. 1073/2009 ai mercati nazionali degli Stati membri suscita forti perplessità e preoccupazione perché rischia di alterare l'equilibrio all'interno dei mercati nazionali. Al fine di evitare distorsioni della concorrenza, ogni Stato membro dovrebbe avere la competenza di regolare e organizzare il funzionamento dei servizi regolari nazionali nella prospettiva di un graduale e controllato processo di liberalizzazione del mercato interno dei servizi di media e lunga distanza, peraltro completamente realizzatosi nel nostro Paese. E' inoltre imperativo, ad avviso delle Scriventi, che un operatore sia stabilito nel Paese in cui opera i servizi regolari nazionali. L'esercizio di un servizio di linea regolare è un'attività permanente che necessita la presenza stabile sul territorio. La soppressione del requisito dello stabilimento nello Stato membro in cui vengono prestati i servizi, siano essi servizi regolari o occasionali, creerebbe nel settore del trasporto viaggiatori le stesse distorsioni della concorrenza di quelle già esistenti nel settore del trasporto merci.

► soglia chilometrica

La proposta della Commissione introduce il criterio della distanza chilometrica quale parametro per il rilascio delle autorizzazioni necessarie per lo svolgimento dei servizi di trasporto regolare nazionale

ed internazionale. Nel caso specifico dell'Italia, le Scriventi ritengono che tale criterio non possa trovare attuazione in quanto non solo la conformazione geografica del nostro Paese fa sì che le linee di trasporto pubblico locale con percorrenze superiori alla soglia dei 100/120 km, come stabilita dalla Commissione, rappresentino situazioni non eccezionali, ma anche in quanto un simile regime autorizzatorio determinerebbe, inevitabilmente, una sovrapposizione con i servizi di TPL, soggetti non solo ad un diverso regime ma anche a regolamentazione e compensazioni nell'ambito di contratti di servizio pubblico. Con riferimento al limite di 100/120 km stabilito dalla Commissione europea, riteniamo che gli Stati membri debbano avere almeno un proprio margine di discrezionalità nello stabilire la distanza quale parametro in funzione del quale le autorità competenti possono autorizzare i servizi regolari. La soglia individuata non appare, inoltre, rispondente alle caratteristiche territoriali dei servizi commerciali svolti a livello nazionale, per i quali andrebbe innalzata in modo significativo. Ogni Stato membro dovrebbe, quindi, poter stabilire un proprio limite, anche se sarebbe preferibile operare sulla netta distinzione tra categorie differenti di servizi.

Il criterio della soglia chilometrica, del resto, non è l'unico parametro utile a perseguire gli scopi prefissi dal legislatore comunitario nel rispetto delle discipline vigenti né l'*equilibrium test* si rivelerebbe efficace nell'escludere le distorsioni sopra accennate.

► terminal

La proposta della Commissione non affronta il problema dello sviluppo delle infrastrutture necessarie né quello del loro finanziamento. Relativamente all'indicazione circa la dimensione dei terminal (600 mq), contenuta nella proposta, si ritiene che ogni Stato membro debba poter stabilire un proprio limite, e comunque, per quel che riguarda l'accesso alle autostazioni, le norme non dovrebbero compromettere il diritto di proprietà e gli altri diritti reali legittimamente esercitati da imprese pubbliche e private su tali strutture.

► cabotaggio

Diversamente da quanto previsto nel Reg. CE 1073/2009, la nuova proposta prevede la completa liberalizzazione delle operazioni di cabotaggio per i servizi regolari, attraverso la soppressione del vincolo della loro effettuazione unicamente nell'ambito di un servizio internazionale. Questa totale liberalizzazione del mercato nazionale, che verrebbe ad essere governato in gran parte dal diritto dell'UE, creerebbe, ancora una volta, distorsioni della concorrenza e discriminazioni tra gli operatori residenti in Italia, in aperto contrasto con i principi comunitari di sussidiarietà e proporzionalità. La disposizione contenuta nel Reg. 1073 attualmente in vigore, che consente il cabotaggio nell'ambito di un servizio regolare internazionale, dovrebbe essere pertanto mantenuta.

► servizi occasionali

Al fine di rispettare appieno gli obiettivi della Commissione, ovvero la lotta ai cambiamenti climatici attraverso il potenziamento dei servizi di trasporto con autobus, le Scriventi ritengono che, nell'ambito della regolamentazione relativa ai servizi occasionali, sia imprescindibile inserire una disciplina che regolamenti gli accessi degli autobus ai centri urbani improntata al rispetto dei principi di proporzionalità e di non discriminazione rispetto alle altre modalità di trasporto.

Nell'ottica di una riduzione delle formalità burocratiche che la proposta intende perseguire con la soppressione del foglio di viaggio, riteniamo che vada in questa direzione anche un auspicabile esonero di tale tipologia di trasporti dal rispetto delle disposizioni relative al distacco dei lavoratori che aggiungono ulteriori oneri ed adempimenti a carico degli operatori.

Infine, relativamente ai servizi occasionali svolti in regime di cabotaggio, si rileva l'assoluta necessità di introdurre, all'interno della proposta, una definizione del carattere "temporaneo", la cui soppressione sarebbe fonte di concorrenza sleale ed illegale da parte dei vettori stranieri che operano stabilmente nelle zone turistiche degli Stati membri.

A tal riguardo, e per questa tipologia di servizi, il foglio di viaggio dovrebbe essere mantenuto al fine di agevolare il controllo su strada da parte della autorità all'uopo preposte.

Roma, 11 giugno 2018

FILT CGIL



FIT CISL



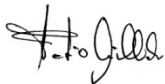
UIL TRASPORTI



FAISA CISAL



UGL FNA



ASSTRA



ANAV



AGENS

